

FINE DI UN SOGNO

Rodolfo
Biancorosso

Durante un volo di collaudo, doveva essere l'ultimo, il prototipo del Bugatti 100P è precipitato. Gli incidenti ai prototipi, specie ai più critici, non sono una novità, ma in questo caso tutti noi abbiamo perso qualcosa di più che un aereo e un appassionato costruttore e pilota



6 agosto 2016, Clinton Sherman Airport di Burns Flat, Oklahoma. Scotty Wilson, 66 anni e 11.000 ore di volo su tutto quello che vi viene in mente, dai caccia militari, ai biplani acro, ai corporate jet, porta la manetta al massimo e decolla con la spettacolare replica del racer Bugatti 100P. Scotty ha deciso che questo sarà l'ultimo volo. È il terzo in assoluto, e c'è un motivo: il primo storico volo ha dimostrato che Bugatti aveva ragione, l'aereo vola, anche se con mille precauzioni; il secondo, lo scorso ottobre 2015, aveva convinto Scotty che l'aereo avrebbe dovuto essere messo a terra. Motivo? Non lo sappiamo,

ma lo possiamo intuire: un'aerodinamica esasperata, con ala a freccia negativa, una meccanica critica con due motori in tandem e due eliche controrotanti, una complessità elevata dei sistemi, una fusoliera cortissima e piani di coda inesistenti. Un vero inno all'instabilità che, specie alle basse velocità di volo a carrello estratto, tipiche dei primi flight test, deve aver fatto riflettere a lungo un pilota esperto e smaliziato come lui. Forse anche la mancanza di potenza, perché un simile missile deve poter volare quasi "senza ali", tirato con rabbia dalle eliche, e così lo aveva concepito a metà degli anni '30 Ettore Bugatti, che aveva affidato la progettazione a una mente fervida come quella dell'ingegnere belga Louis de Monge. La potenza dei due motori Suzuki Hayabusa della replica era circa la metà rispetto a quella dell'originale (900 hp), pur con un peso dei motori molto inferiore; nelle intenzioni di Bugatti c'era non solo il desiderio di portare il blu delle sue realizzazioni in cielo, con un velivolo che fosse un inno alla velocità (il 100P secondo i calcoli poteva superare i 750 km/h) e all'aerodinamica, ma c'era anche la speranza di poter ricavare dal prototipo un rivoluzionario caccia, in anticipo sui tempi.



Come sono andate le cose gli storici e gli appassionati lo sanno bene: le difficoltà tecniche prima e la guerra poi, con l'approssimarsi delle truppe tedesche a Parigi nel 1940, interruppero lo sviluppo dell'aereo che, si dice,

fosse quasi pronto al collaudo. Nascosto nella fattoria Bugatti di Molsheim, fu trovato negli anni '70 e acquistato da Ray Jones, uno speculatore americano interessato solo ai preziosissimi motori Type 50 otto cilindri originali da 450 hp ciascuno, che si affrettò a smontare e vendere a peso d'oro. Solo negli anni '90 intervenne la EAA con un restauro completo, e oggi il Bugatti originale è uno dei velivoli più ammirati del Museo di Oshkosh. Sette anni fa inizia l'opera di ricostruzione voluta da tre amici: Scotty Wilson, John Lawson e Simon Birney. Il Bugatti 100P sarà ricostruito con le stesse identiche dimensioni e con gli stessi sistemi dell'epoca, cambiando solo i motori. Quando due anni più tardi, nel 2011, viene annunciata l'impresa in occasione di AirVenture, gli appassionati di tutto il mondo rimangono affascinati dalla possibilità che uno dei velivoli più belli e unici dell'intera storia dell'aviazione possa volare davvero, quasi 80 anni dopo essere stato progettato e costruito. Un sogno. L'aereo è presentato ufficialmente per la prima volta nel 2014 presso il Mullin Automotive Museum di Oxnard, in California, specializzato in automobili francesi degli anni '20 e '30 (Bugatti, Delahaye, Talbot Lago) e rimane per un mese esposto accanto a capolavori a quattro ruote come la Bugatti Type 37 Gran Prix. E proprio a metà del 2016 Wilson, che ha già deciso che l'aereo non continuerà a volare, arriva a un accordo con il Museo che acquisirà la replica e la esporrà come l'unico Bugatti che abbia mai volato. Perché abbia poi deciso di fare un ultimo volo non lo sapremo mai, ma lo possiamo capire: una specie di delicato e rischioso canto del cigno, il piacere assoluto di pilotare per un'ultima volta "la storia" e di essere l'unico riuscito a farlo. L'aereo decolla, ma subito è chiaro che qualcosa non va e che il rateo di salita non è quello necessario, forse un calo di potenza. L'assetto appare nei video diffusi molto cabrato per un simile missile, e il breve volo termina con uno stallo e un violento avvistamento a terra. Sembra impossibile che un pilota così esperto non abbia immediatamente appruato il velivolo, magari rompendolo, ma tornando a terra salvo, forse il desiderio di fare l'impossibile per salvare la macchina...

Ho letto molti commenti critici su questa impresa e su questo epilogo, quasi si fosse trattato di un costoso e assolutamente inutile gioco per ricchi piloti in cerca di nuovi stimoli. Ho letto commenti cinici e beffardi. Per



questo voglio dirvi che con questo incidente abbiamo perso tutti molto, anche se questo aereo non sarebbe mai stato prodotto. Abbiamo perso un sogno che era già diventato un pezzo di storia e che sarebbe stato definitivamente consacrato in un museo per continuare a far sognare gli appassionati di aviazione di oggi e quelli che verranno. Un'impresa inutile? No, perché si vive non solo di razionalità e di convenienza, ma soprattutto nel nostro ambiente di passione e di sogni. Sono profondamente grato a Scotty Wilson per l'irripetibile emozione che ho provato nel vedere il Bugatti 100P decollare, e lo ringrazio da queste pagine con la scarna e semplice descrizione che ha fatto del primo volo:

"Ok, ho volato, ma non avrei dovuto: il programma era solo quello di fare un "salto" sulla pista per capire a quale livello di potenza i comandi diventavano efficienti. Ho staccato le ruote dopo 900 metri di corsa a terra alla velocità di 90 kts, con i motori all'80% della potenza, come previsto. A quel punto sono salito di un centinaio di piedi per provare i comandi. L'aereo ha risposto bene e sono arrivato a 110 kts; poi ho ridotto potenza per atterrare, ma l'aereo ha galleggiato più di quanto mi aspettassi e ho toccato la pista oltre il punto previsto, ma con spazio sufficiente per atterrare. Il malfunzionamento di un freno mi ha fatto imbarcare quando ormai ero quasi fermo, e ho toccato con il muso l'erba resa pesante dalla pioggia, ma senza grossi problemi. Sono cose che capitano nei voli di collaudo. Ora importa solo una cosa: ho portato in volo il Bugatti 100P per la prima volta, e ha volato magnificamente".

Blue Skies, Scotty

